Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11725**

18. Wahlperiode 28.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Innovation und Forschung als Wettbewerbsvorteil der deutschen maritimen Wirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft hat für Deutschland eine große gesamtwirtschaftliche Bedeutung, denn jeder zweite Arbeitsplatz in Deutschland ist abhängig vom Export. Die Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft ist damit von zentraler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Exportnation Deutschland. Der überwiegende Teil des interkontinentalen Warenaustauschs wird über den Seeweg abgewickelt. Daher sind die deutschen Seehäfen wichtige Knotenpunkte in langen Lieferketten. Deutschland braucht einen starken maritimen Standort.

Der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands hängt davon ab, dass diese Lieferketten ungehindert funktionieren. Deshalb müssen die Standorte durch intakte Hinterlandanbindungen an das gesamte Logistiknetzwerk Deutschlands und Europas angeschlossen sein. Insgesamt sichert die maritime Wirtschaft bundesweit über 400.000 Arbeitsplätze. Mit rund 50 Mrd. Euro trägt sie zur deutschen Wirtschaftsleistung bei. Die maritime Industrie mit ihren gut 2.800 Unternehmen in ganz Deutschland ist privatwirtschaftlich organisiert und umfasst überwiegend familiengeführte bzw. mittelständisch geprägte Betriebe. Damit bildet die Branche die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Die Wertschöpfung, die in der maritimen Branche generiert wird, beschränkt sich dabei keineswegs auf die norddeutschen Länder. Ein Großteil der Zulieferindustrie ist in den süd- und westdeutschen Bundesländern angesiedelt. Die maritime Wirtschaft steht einem harten internationalen Wettbewerb gegenüber und ist mit schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert.

Die Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse bedeuten neue Herausforderungen für den Seeverkehr, die Häfen, den Schiffbau und die Meerestechnik. Mit zunehmender Komplexität in der Schifffahrt und Hafenlogistik werden die Anforderungen an qualifiziertes maritimes Fachpersonal in der Ausbildung weiter steigen. Daher ist die Entwicklung von wirksamen Ausbildungs- und Beschäftigungsstrategien gegen den Fachkräftemangel erforderlich. Auch die Generationenaufgabe Energiewende birgt große Chancen für die maritime Wirtschaft. Mit dem Gesetz zur Entwicklung und Förderung der Windenergie auf See (Windenergie-auf-See-Gesetz – WindSeeG) wurden sichere Investitionsrahmenbedingungen für die Windenergie auf See geschaffen. Unternehmen und Hafenstandorte

müssen den Rahmen jetzt nutzen, um zu international wettbewerbsfähigen Preisen für Anlagen und Anlagentechnik zu kommen. Innovationen und Forschung sind die zentralen Bausteine für den Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft.

Die globale Wirtschaftslage stellt die einzelnen maritimen Branchenzweige vor neue Herausforderungen. Doch „Industrie 4.0“ bietet für die maritime Wirtschaft vor allem auch erhebliche Chancen. Hinzu kommt die notwendige Anpassung an die stetig steigenden Umwelt- und Klimaschutzanforderungen, denn mit der Seeverkehrsentwicklung nimmt die Umweltbelastung durch Schadstoffe-missionen zu.

Schifffahrt

Infolge der Schifffahrtskrise, der Werftinsolvenzen und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt in den vergangenen Jahren befindet sich die in Deutschland mittelständisch geprägte Schifffahrtsbranche weiterhin im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich reduziert; seit 2013 um etwas mehr als 20 Prozent. Auch die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe an der Welthandelsflotte, die unter deutscher Flagge fahren, ist gesunken – mit deutlichen Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. Die Entscheidung von Reedereien, ihre Schiffe unter ausländischer und zunehmend auch unter Flaggen anderer EU-Mitgliedstaaten zu fahren, wird mit den Mehrkosten der deutschen Flagge begründet. In den vergangenen Jahren sind verschiedene Maßnahmen getroffen worden, wie beispielsweise der vollständige Lohnsteuereinbehalt für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge, die Tonnagesteuer, die Fördermittel zur Senkung der Lohnnebenkosten, die Ausbildungsplatzförderung oder die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Flagge im europäischen Raum und des deutschen Schifffahrtsstandortes beizubehalten. Politisches Ziel muss es sein, die Attraktivität der deutschen Flagge zu erhöhen und damit Ausbildung und Beschäftigung zu stärken. Es gilt, die begonnenen Maßnahmen sorgfältig zu evaluieren und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorzunehmen, um Arbeitsplätze am Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu erhalten. Es muss darum gehen, die Sicherheit für die Seeleute zu gewährleisten und insgesamt den fairen Wettbewerb in der globalen Handelsschifffahrt zu stärken.

Der Schutz und die Sicherung weltweiter logistischer Lieferketten, kritischer maritimer Infrastrukturen wie Häfen und Offshore-Windenergieanlagen und die Überwachung und Sicherung von Küsten und des Seeraumes sind von zentraler Bedeutung für Deutschland. Es bedarf verstärkter Investitionen in die Entwicklung von Technologien auch im Bereich der maritimen Sicherheit. Hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Unfallvorsorge bedingen eine enge Zusammenarbeit von maritimen Sicherheitsbehörden.

Häfen und Logistik

Die deutschen Seehäfen sind Logistikdienstleister und Wachstumsmotoren für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Grundlage einer wachsenden Wirtschaft ist die kontinuierliche Sicherstellung ihrer Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit. Der Seehafenhinterlandverkehr wird bis zum Jahr 2030 substantiell ansteigen. Seewärtige Zufahrten und die Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen müssen mit dem starken Wachstum des deutschen Außenhandels Schritt halten. Förderprogramme, wie IHATEC, und die Einführung einer Versorgungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, leisten wichtige Beiträge zur Wettbewerbsfähigkeit und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nachhaltigkeit der deutschen Hafenwirtschaft. Es gilt, bei zunehmend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die insgesamt gute Lage der Hafenwirtschaft positiv weiter zu entwickeln.

Klima und Umweltschutz

Die Erreichung der globalen und nationalen Klimaziele ist ohne einen aktiven Beitrag der maritimen Branche nicht umsetzbar. Im Verhältnis zu den transportierten Waren ist die Seeschifffahrt zwar der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Gleichwohl gibt es aber Verbesserungsbedarf und das entsprechende Potenzial hierfür. Deutschland hat sich daher im Rahmen der Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung dazu verpflichtet, Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung zu erhalten und nachhaltig zu nutzen. Die Weltgemeinschaft hat sich in diesem Rahmen auch das Ziel gesetzt, bis 2020 die illegale, ungemeldete und unregulierte Fischerei zu beenden. Deutschland sollte in diesem Zusammenhang eine Vorreiterrolle einnehmen.

Mit dem Wachstum des Seeverkehrs nehmen auch die Umweltbelastungen durch Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen zu. Mit der Ausweisung der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (SECA), der Ausweisung von Emissions-Überwachungsgebieten für Stickoxid (NOx)-Emissionen (NECA) sind für Nord- und Ostsee bereits wegweisende Entscheidungen getroffen worden. Darüber hinaus hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit dem Beschluss zur Einführung eines weltweiten Grenzwerts für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen von 0,5% ab 2020 eine weitere Perspektive für die Nachhaltigkeit der Seeschifffahrt entwickelt. Im Bereich alternative Kraftstoffe, wie beispielsweise LNG, gilt es, bereits begonnene Maßnahmen im Rahmen der „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung“ konsequent weiterzuverfolgen. Ziel muss es sein, strenge Standards bezüglich Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Seeschifffahrt zu setzen.

Der prognostizierte Anstieg der Weltbevölkerung führt dazu, dass die Meere und Ozeane für die zukünftige Versorgung der Menschheit stärker in den Fokus geraten. Andererseits sind die Meere und Ozeane das größte Öko- und Lebenserhaltungssystem unsere Erde und müssen daher nachhaltig genutzt und geschützt werden. Dies setzt ein umfangreiches Verständnis der Funktionsweise unserer Weltozeane voraus. Die Rolle des Ozeans im Klimawandel, der menschliche Einfluss auf marine Ökosysteme, die nachhaltige Nutzung von biologischen, mineralischen und energetischen Rohstoffen und der Umgang mit marinen Naturgefahren sind zentrale Zukunftsthemen. Deutschland nimmt bereits eine Spitzenstellung in der internationalen Meeresforschung ein, die maßgeblich durch außeruniversitäre und universitäre Einrichtungen in den norddeutschen Ländern getragen wird. Diese Spitzenstellung muss gesichert und ausgebaut werden.

Schiffbau und Meerestechnik

Der Weltschiffbau ist nach wie vor in einer schwierigen Lage und steht einem deutlich negativen Trend gegenüber. Die deutschen Werften können sich diesem Trend bisher jedoch erfolgreich widersetzen und haben eine vergleichsweise positive Auftragsbilanz vorzuweisen und das obwohl sie mit teilweise staatlich subventionierten Konzernen im Ausland konkurrieren und faire Wettbewerbsbedingungen oftmals nicht gegeben sind. Viele Schiffbauunternehmen haben die Herausforderung gemeistert, in diesem schwierigen Marktumfeld strukturelle Anpassungen an die veränderten Marktverhältnisse vorzunehmen. Die deutsche maritime Industrie ist bereits heute in weiten Teilen technologieführend. Bei Spezial-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

schiffen sowie in den Marktsegmenten der hochkomplexen Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe, Yachten, modernen Fähren und Marineschiffe konnten die deutschen Werften durch technologische Spitzenleistungen, ausgeprägte Systemkompetenz und hohe Flexibilität ihre guten Marktpositionen halten. Zunehmend geraten aber auch diese Segmente unter hohen Konkurrenzdruck. Der weltweite Nachfragerückgang wird aber auch in Deutschland spürbar. Um dieser Entwicklung erfolgreich entgegenzuwirken ist die hohe Innovationskraft der deutschen maritimen Industrie gefragt. Es gilt daher, einen besonderen Fokus auf Forschung und Entwicklung zu legen. Innovationen bilden die Grundlage für die Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft. Ein besonderes Potential kommt dabei den alternativen umwelt- und klimafreundlichen Technologien der Schiffbauindustrie zu. Im Bereich der Meerestechnik gilt es, die Kenntnisse und Kompetenz der deutschen Industrie zu nutzen, um aktiv dazu beizutragen international hohe Standards in Fragen der maritimen Sicherheit und des Umweltschutzes zu setzen.

Offshore-Windindustrie

Die Offshore-Windindustrie ist ein integraler Bestandteil der Energiewende. Diese Industrie sorgt in ganz Deutschland für viele Arbeitsplätze und viel Wertschöpfung. Von dieser Entwicklung profitieren nicht nur die Häfen und Werften in den Küstenregionen. Auch den Zulieferbetrieben in den küstenfernen Bundesländern, z.B. aus dem Metall- und Maschinenbau, technischen Dienstleistern, Versicherungs- oder Finanzierungsunternehmen, Zertifizierern und Beratungsunternehmen bietet der Ausbau der Offshore-Windenergie deutschlandweit Wachstumsimpulse. Die umsatzstärksten Bundesländer bei der Wertschöpfung im Bereich Offshore-Windenergie sind die Länder Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern und erst dann das Küstenland Niedersachsen.

Bis 2030 sollen Offshore-Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 15 GW vor den Küsten Deutschlands sauberen Strom erzeugen. Mit dem EEG 2017 und dem Windenergie-auf-See-Gesetz wurde der Ausbau der Erneuerbaren, vor allem der Windkraft auf See und an Land, stärker mit dem Netzausbau in Deutschland verzahnt. Insbesondere der Windenergiezubau in der Nordsee wird eine enorme Herausforderung für die Netzsituation an Land darstellen. Umso wichtiger ist es, dass sowohl der Bund als auch die betroffenen Bundesländer den notwendigen Netzausbau entschieden vorantreiben.

Die aufgrund des fehlenden Netzausbaus entstehenden Kosten des Netzengpassmanagements lassen sich durch eine Reihe von Maßnahmen bis zur Fertigstellung der Leitungen abmildern. Dafür ist ein zwischen Bundesregierung und Übertragungsnetzbetreibern abgestimmtes und einheitliches Vorgehen notwendig, um bspw. durch bessere IT, Temperaturmonitoring oder Neubeseilung mit leistungsfähigeren Kabeln als kurz- und mittelfristige Maßnahmen Eingriffe der Netzbetreiber und damit entstehende Kosten zu vermeiden.

Um seine nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, hat Deutschland ehrgeizige Ziele zum Ausbau der Erneuerbaren Energien formuliert. Offshore-Windenergie soll hierbei eine wichtige Rolle spielen. Dazu bedarf es jedoch deutlicher Kostensenkungen sowohl bei den direkten als auch bei den indirekten Kosten. Die Ausschreibungen in unseren Nachbarstaaten machen deutlich, dass Offshore-Wind viel früher als erwartet bei der Förderung den einstelligen Cent-Bereich erreichen kann. Jedoch wird ein wachsendes Windstromangebot auch zu neuen Herausforderungen bei der Systemsicherheit und bei der Vermarktung der Strommengen führen. Hier muss die Offshore-Branche überzeugende bezahlbare Lösungen anbieten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die von der Bundesregierung beschlossene „Maritime Agenda 2025“, die als ressortübergreifende Strategie einen langfristig angelegten breiten Rahmen für eine konsequente Zukunftspolitik zur Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland liefert. Insgesamt werden neun zentrale Handlungsfelder der maritimen Wirtschaftspolitik benannt, um die Innovationskompetenz der stark mittelständisch geprägten Branche angesichts neuer Herausforderungen z.B. im Klima- und Umweltschutz oder durch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung der Wirtschaft zu stärken. Weitere Bausteine der Strategie beinhalten die Punkte: Technologieführerschaft sichern, neue Zukunftsmärkte eröffnen, die maritime Energiewende voranbringen sowie die Chancen von Industrie 4.0 nutzen;
- die Fortsetzung der Förderung eines Vorhabens zur Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergieindustrie durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit den Schwerpunkten Beschleunigung des Netzausbaus, Optimierungspotenzial bei Betrieb und Wartung, Hafenentwicklung sowie Aus- und Weiterbildung;
- die Ausrichtung der 10. Nationalen Maritimen Konferenz 2017 auf das Schwerpunktthema „Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft“;
- die deutsch-französische Zusammenarbeit im Bereich Tiefseebergbau auf der Basis eines Memorandums of Understanding;
- die Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zur Angebots- und Bedarfsanalyse im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovationen in der maritimen Wirtschaft;
- den von der Bundesregierung vorgelegten fünften Bericht über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland;
- die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, mit dem Ziel die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge zu steigern, in Verbindung mit der Verbandszusage sich langfristig für die Steigerung der Anzahl deutscher und europäischer Seeleute am Standort einzusetzen;
- die Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes nach § 41a Absatz 4 des Einkommensteuergesetzes von 40 auf 100 Prozent und die Streichung der 183-Tage-Regelung in der Seeschifffahrt – befristet auf 60 Monate – als vergleichsweise kurzfristige Kostenentlastung für Schiffe unter deutscher Flagge und maßgeblichen Beitrag zur Sicherung der Beschäftigung;
- die Änderung der Förderrichtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt mit dem Ziel, die arbeitsbezogenen Kosten nicht mehr durch pauschalisierte Einzelzuschüsse, sondern künftig passgenau mit Blick auf die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung in Deutschland zu erstatten;
- die Gründung eines Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) am Standort Hamburg. Zielsetzung ist die Koordinierung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich der maritimen Wirtschaft sowie das Angebot innovationsfördernder, marktbezogener Dienstleistungen;
- den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die Vorhaben hinsichtlich der Verkehrsträger Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen sowie Bundeswasserstraßen benennt, und sie nach Dringlichkeitskriterien gruppiert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Im Kontext der Seeverkehrs- und Wachstumsprognose sind insbesondere die Priorisierung der Projekte zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und der Nord-Ostsee-Kanal sowie der Hinterlandanbindungen für Seehäfen von herausragender Bedeutung;

- das Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015, das deren Effizienz und Produktivität steigern soll und das in enger Zusammenarbeit mit den Bundesländern, Sozialpartnern und Verbänden erarbeitet wurde. Allen Akteuren bietet der auf zehn Jahre angelegte strategische Leitfaden einen gemeinsamen Handlungsrahmen für die Bewältigung zukünftiger Herausforderungen. Formulierte Ziele sind u.a. die wirtschaftlichen und logistischen Herausforderungen bei deutlich erhöhtem Güteraufkommen zu meistern; die Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen als Drehscheibe des nationalen und internationalen Warenaustausches und zentrale Güterverteilzentren weiter zu verbessern; die Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu unterstützen und zum Erreichen der Umwelt- und Klimaziele beizutragen. Insgesamt sollen 155 Einzelmaßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Hafenwirtschaft umgesetzt werden;
- den weiterentwickelten Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft" als konsistente Gesamtstrategie für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs. In enger Zusammenarbeit mit der Branche und Umweltverbänden erarbeitet, enthält er konkrete Maßnahmen, die effiziente, leistungsfähige und umweltfreundliche Güterverkehrs- und Logistikabläufe zu unterstützen. Erstmals wird auch das Thema Digitalisierung als entscheidender Faktor der Wettbewerbsfähigkeit aufgegriffen;
- die Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages, das erfolgreiche Förderprogramm für innovative Hafentechnologie IHATEC (früher ISETEC I/II) fortzuführen und mit entsprechenden finanziellen Mitteln auszustatten. IHATEC wird unter anderem dazu beitragen, Logistikketten und die Vernetzung von Produktion und Logistik zu optimieren, Produktinnovationen und neue Hafentechnologien einzuführen, die digitale Infrastruktur zu verbessern und IT-Systeme sowie IT-Sicherheit weiterzuentwickeln;
- die Bereitstellung von zusätzlichem Personal beim Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) zur Bekämpfung von „Illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei" (IUU) auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Als weltweit größter Importeur von Fischereiprodukten ist die Europäische Union und insbesondere auch Deutschland ein lukrativer Zielmarkt für IUU-Akteure;
- den Bau von fünf neuen Korvetten für die Deutsche Marine. Den aktuellen NATO-Forderungen und insbesondere den sicherheitspolitischen Herausforderungen im Ostseeraum, im Mittelmeer und globaler Hinsicht wird so Rechnung getragen;
- den Bau von drei hochseetauglichen Schiffen für die Bundespolizei. Zukünftig stehen damit der Bundespolizei hochmoderne, effiziente und umweltfreundliche Einsatzmittel zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Küstenwachverbund auf Nord- und Ostsee zur Verfügung;
- den Neubau des Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff „Atair" als erstes seetüchtiges Behördenschiff mit umweltfreundlichem LNG-Antrieb für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), das

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sich als deutsche Seeschifffahrtsbehörde intensiv für die nachhaltige Nutzung und Schutz der Meere einsetzt und hier nun eine Vorreiterrolle einnimmt;

- die Modernisierung der Flotte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) durch den Neubau der Mehrzweckschiffe „Mellum" und „Scharhörn" und ihre geplante Ausstattung mit Duel-Fuel-Antrieb (LNG/Diesel) für die maritime Notfallvorsorge;
- das vorgesehene Förderprogramm für Investitionen in den Neubau oder die Umrüstung von Schiffen für die Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff und in entsprechende Hafeninfrastruktur. Durch die Förderung sollen Erfahrungen in Entwicklung und Bau von LNG-Antriebssystemen sowie im Schiffbau für LNG-Antriebssysteme in Deutschland gewonnen werden. Durch diese Projekte wird es der maritimen Industrie ermöglicht, ihre Kompetenz für den internationalen Markt für LNG-Systeme unter Beweis zu stellen. Zudem wird damit ein Anreiz für den Aufbau entsprechender LNG-Versorgungsstruktur in See- und Binnenhäfen durch die Gasbranche gegeben;
- die Einrichtung der Arbeitsgruppe zu LNG-Genehmigungsverfahren. Zielsetzung ist eine einheitliche Rechtsanwendung für den Umgang mit LNG in den deutschen Häfen und die Etablierung eines einheitlichen Genehmigungsmanagements für den Infrastrukturaufbau;
- die Novelle des Seearbeitsgesetzes, mit dem Ziel Seeleute besser gegen finanzielle Risiken in möglichen Gefährdungssituationen (z.B. dem sog. „Imstichlassen") abzusichern. Bescheinigungen über die Absicherungen zu Berufsunfähigkeit oder Tod infolge von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten müssen bei Kontrollen nun an Bord nachgewiesen werden;
- die institutionelle Förderung der Seemannsmissionen in Deutschland, die als erste Anlaufstelle und Sozialeinrichtungen wichtige Aufgaben in der Betreuung der Seeleute übernehmen. Die Leistung der traditionell in kirchlicher Trägerschaft geführten Einrichtungen wird damit ausdrücklich anerkannt;
- die Aktivitäten der Bundesregierung, um den globalen, fairen Wettbewerb für die maritime Branche, durch Arbeit in internationalen Gremien (IMO, ILO) weiter voranzutreiben und sich hierbei für international hohe und einheitliche Standards und Normen einzusetzen;
- die erfolgreiche Arbeit der gemeinnützigen „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland", die die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind, finanziell unterstützt.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

1. die Reihe der Nationalen Maritimen Konferenzen in bewährter Weise fortzusetzen und im Vorhinein, mindestens 2 Monate vor der Konferenz einen Sachstandsbericht vorzulegen. Dieser soll die aktuelle Lage sowie Fördermaßnahmen und politische Schwerpunkte der Bundesregierung in den Bereichen Seeschifffahrt und Häfen, maritime Industrie, Offshore-Windenergie und Meeresforschung beschreiben;
2. auf Grundlage der vorgelegten Maritimen Agenda 2025, den umfassenden Dialogprozess mit der maritimen Branche, den Bundesländern und befassten

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ressorts aufrechtzuerhalten und das Strategiepapier in dem Maße weiterzuentwickeln, dass es sowohl auf stetig verändernde Marktentwicklungen und auftretende Wettbewerbsverzerrungen anwendbar bleibt, als auch der gesamten maritimen Branche einen verlässlichen Rahmen mit ambitionierten politischen Zielvorgaben bietet;

3. die maritime Branche auf internationaler Ebene weiterhin politisch zu unterstützen, v.a. auf Messen und Branchenveranstaltungen;

4. auf einen verstärkten Dialog der maritimen Branche mit anderen Wirtschaftsbranchen hinzuwirken mit dem Ziel, Synergieeffekte im Bereich Umwelt- und Klimaschutz zu realisieren;

5. den Rechtsrahmen in allen relevanten Bereichen der maritimen Branche beständig an die jeweiligen Entwicklungen anzupassen und dabei Versuche und Prototypen frühzeitig auch mit Ausnahmen und Übergangslösungen zu ermöglichen;

6. den zielorientierten Aufbau eines Deutschen Maritimen Zentrums für innovationsfördernde Dienstleistungen, Beratung bei der Vorschriftenentwicklung sowie Ausbildungs- und Nachwuchsförderung im Dialog mit der maritimen Branche und Forschungseinrichtungen intensiv zu begleiten. Eine enge Verzahnung der Aktivitäten mit der Forschungsförderung des Bundes und der Länder in der Meeres-, Küsten- und Polarforschung ist anzustreben;

7. zu prüfen, ob eine Bündelung der vorhandenen wissenschaftlichen Kompetenzen und Infrastrukturen der deutschen Meeresforschung durch die engere und verbindlichere Abstimmung in einem international führenden Forschungsverbund, der offen für neue Partnerschaften in Wissenschaft und gesellschaftlichem Dialog sein sollte, vorgenommen werden kann. Dazu gilt es, in den Dialog mit den relevanten Forschungsakteuren und den Ländern einzutreten mit dem Ziel, ein nationales Meeresforschungszentrum zu bilden. Eine Bündelung würde die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Meeresforschung im europäischen und internationalen Forschungsraum erhöhen, Antworten geben auf die großen Zukunftsfragen der Meeresforschung und auch zur Verbesserung der Grundlagen für technologische und soziale Innovationen im Bereich der maritimen Wirtschaft beitragen;

Schifffahrt

8. sich weiterhin dafür einzusetzen, die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt weiterzuentwickeln und sich für einen starken maritimen Standort durch Beibehalten der Tonnagesteuerregelung einzusetzen;

9. die bisher getroffenen Maßnahmen zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Flagge im europäischen Raum positiv zu begleiten;

10. den vollständigen Lohnsteuereinbehalt für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge sowie die Schiffsbesetzungsverordnung nach eingehender Prüfung einer Neubewertung zu unterziehen;

11. das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis) mit möglichst allen Bündnispartnern an einem gemeinsamen Tisch fortzusetzen. Fortwährendes Ziel der Bündnispartner muss die dauerhafte Sicherung und Weiterentwicklung des maritimen Know-how am Standort Deutschland sein;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

12. weiterhin zur Optimierung und Modernisierung der Dienstleistungsqualität der deutschen Flaggenstaatsverwaltung im Vergleich mit der Verwaltung anderer Flaggenregister beizutragen;

13. die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Offshore-Spezialschiffen im Vergleich zu anderen wichtigen europäischen Standorten wettbewerbsfähig auszugestalten;

14. nationale und regionale Sonderregeln für die internationale Seeschifffahrt zu vermeiden. Stattdessen ist vor allem die Regulierung im Rahmen der ILO und der IMO voranzubringen, insbesondere auch durch die Weiterentwicklung eines verlässlichen wettbewerbsneutralen Ordnungsrahmens für die Seeschifffahrt mit dem Ziel der Entwicklung künftiger globaler Sicherheits- und Umweltstandards und Maßnahmen zur weiteren Reduktion von CO2-Emissionen;

15. die Ratifizierung der Hongkong-Konvention („Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“) schnellstmöglich vorzubereiten und sich auch innerhalb der EU für eine breite Ratifizierung einzusetzen, um substanzielle Fortschritte für die Arbeitssicherheit und den Umweltschutz beim Schiffsrecycling, insbesondere auch in den großen Recyclingstaaten, zu erzielen;

16. die Ratifizierung des HNS-Übereinkommens (Protokoll von 2010 zu dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See) schnellstmöglich vorzubereiten und sich auch innerhalb der EU für eine breite Ratifizierung einzusetzen, um substanzielle Fortschritte im Rahmen der Haftung und Versicherung für Schäden durch den Transport gefährlicher Güter zu erzielen;

17. die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften zu verbessern. Es sind Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln mit dem Ziel, die Folgen der Automatisierungsprozesse angemessen zu berücksichtigen;

18. die Zukunftsfähigkeit des maritimen Standorts Deutschland durch die Fortsetzung und ggf. Weiterentwicklung der Ausbildungsplatzförderung angemessen zu sichern und dabei die Reedereien in die Pflicht zu nehmen;

19. die in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur und den maritimen Verbänden erarbeitete Reform der Lotsenausbildung als wichtigen Baustein zur Gewinnung von Nachwuchskräften auf der Grundlage eines modernen Ausbildungskonzeptes zügig umzusetzen;

20. die Steuerermäßigung für LNG und CNG zu verlängern;

Häfen und Logistik

21. zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Volkswirtschaft, die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen 2015 weiter voranzutreiben;

22. sich für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Seeverkehrsraums ohne Wettbewerbsverzerrungen einzusetzen;

23. sich auf EU-Ebene für die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und ein Wettbewerbsrecht einzusetzen, das europäischen Unternehmen im Verhältnis zu Unternehmen aus Drittstaaten faire Wettbewerbsbedingungen bietet. Insbesondere die Anwendung des Beihilferechts muss hier praxisgerecht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

und unter Berücksichtigung der geographischen und strukturellen Spezifika der deutschen Häfen verlaufen. Die sogenannte allgemeine Infrastruktur, die Zugangsinfrastruktur und jegliche Form der Unterhaltung müssen ohne Genehmigungsvorbehalt der Europäischen Union durchführbar und öffentlich finanzierbar sein;

24. die besondere planerische Berücksichtigung der regionalen Spezifika in Hafengebieten in enger fachlicher Abstimmung mit den Bundesländern im Rahmen der Raumordnung zu gewährleisten. Die Bundesregierung sollte mit den Ländern und Kommunen in einen konstruktiven Dialog über die Hafen- und hafennahen Flächen treten sowie bei Konflikten eine Vermittlerrolle einnehmen;

25. zur konkreten Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 rechtzeitig auf eine enge Kooperation in der Personalplanung/-ausbau von Bund und Ländern hinzuwirken;

26. den Ausbau der seewärtigen Zufahrten sowie die qualitative und quantitative Engpassbeseitigung der Hinterlandanbindungen angesichts des prognostizierten Güter- und Personenverkehrsaufkommens zu forcieren. Hierzu zählt auch der Bau effizienter Schieneninfrastruktur von und zu den deutschen Seehäfen;

27. eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung und Beschäftigungswirkung der Häfen in Auftrag zu geben, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen zu verbessern und Schlussfolgerungen für die zukünftige Hafenpolitik des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Hafenwirtschaft zu entwickeln;

28. das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zu verbessern mit dem Ziel, akute Wettbewerbsnachteile deutscher Seehäfen, z.B. im Verhältnis zu niederländischen Seehäfen, in diesem Bereich zu beseitigen;

29. die Etablierung eines Förderprogrammes zu prüfen, das die Entwicklung und Nutzung energieeffizienter, schwerer Nutzfahrzeuge (Portalhubwagen, AGV (Automated Guided Vehicles)) befördert und so auch langfristig zum Umweltschutz in den Häfen beiträgt;

30. die Förderung von Elektromobilität im Hafenumschlag und -transport weiter auszubauen;

31. die Stromsteuerermäßigung für die Landstromversorgung von Wasserfahrzeugen beizubehalten;

32. die Ermäßigung oder den Wegfall der EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Wasserfahrzeugen zu prüfen;

33. die Entwicklung von klima- und umweltfreundlichen Stromerzeugungsvarianten sowie eine kontinuierliche Entwicklung hin zu schadstoffarmen und treibhausgasneutralen Schiffsantrieben, die wettbewerbsfähig gegenüber Schweröl und Schiffsdiesel sind, zu fördern;

34. die bereits begonnenen Maßnahmen im Bereich alternativer Kraftstoffe (LNG) konsequent weiterzuverfolgen. Besonderen Fokus soll hierbei die Erarbeitung einer einheitlichen Genehmigungspraxis in den Häfen, die finanzielle Förderung der LNG-Infrastrukturen in den deutschen Seehäfen sowie die Verstetigung der entsprechenden Haushaltsmittel für die Marktentwicklung von LNG haben;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

35. dafür zu werben, dass adäquate Hafenauffangkapazitäten für Schiffsabwässer geschaffen werden, um dem Gewässerschutz stärker Rechnung zu tragen;

36. bei der zunehmenden Automatisierung der Häfen neue Möglichkeiten in der Hinterlandanbindung zu schaffen, um beispielsweise in der Nacht die Verkehre auf die Straßen effizient und zeitgebunden zu leiten und dabei insbesondere in Hinblick auf den Lärmschutz entsprechende Maßnahmen zu treffen;

37. eine stärkere Nutzung von geeigneten IT-Systemen im Seeverkehr, in den Häfen und Logistikketten voranzutreiben, die IT-Infrastruktur auszubauen und dabei die notwendige Sicherheit der Systeme zu gewährleisten;

38. im Rahmen der konkreten Ausgestaltung des IT-Sicherheitsgesetzes sind im Sektor Transport und Verkehr bei der Umsetzung branchenspezifischer IT-Sicherheitsstandards auch die Besonderheiten des Seeverkehrs sachgerecht und praxisorientiert abzubilden;

39. das Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern;

40. im Zuge der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse und der zu erwartenden Entwicklungen in den deutschen Häfen geeignete Lösungsansätze in Hinblick auf die Ausbildungs- und Beschäftigungsstrategien zu finden;

41. im Rahmen einer angemessenen Tarif- und Sozialpolitik die Sozialpartner bei der Lösung demografischer Herausforderungen umfassend zu unterstützen. Des Weiteren muss darauf geachtet werden, dass die Hafenbetriebe ihre Zusage einhalten, verstärkt Frauen auszubilden und zu beschäftigen;

Schiffbau- und Meerestechnik

42. den Technologiestandort Deutschland auch zukünftig im Bereich der Marine- und Werftindustrie zu stärken und den Überwasserschiffbau als Schlüsseltechnologie Deutschlands einzustufen. Auch für die Zukunft müssen F/E-Mittel für Überwassereinheiten bereitstehen;

43. die Schwerpunkte des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) durch Pilot- und Referenzprojekte deutlich sichtbar zu machen. Technologiefelder, wie die maritime Sicherheit und die Digitalisierung, sind hierbei wichtige Leitthemen für einen branchenübergreifenden Wissens- und Technologietransfer;

44. das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ auf hohen Niveau fortzusetzen;

45. den Projekt-Leuchtturm „e4ships“ im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (NIP) auf hohem Niveau fortzuführen;

46. gemeinsam mit der Industrie eine praxisnahe Gestaltung der Förderprogramme anzustreben und dabei die bestehenden Programmbudgets zu verstetigen bzw. zu erhöhen, um die Intensivierung der Forschungs- und Innovationstätigkeit der maritimen Branche optimal zu begleiten;

47. einen umfassenden Ansatz für die Förderung und Verbreitung von umweltfreundlichen Technologien in der Schifffahrt zu entwickeln. Positiv beglei-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

tet werden soll die Etablierung eines Programms der Bundesländer zur Anwendung eines einheitlichen Anreizsystems (Green Award System) in den Häfen wie es z.B. in den Niederlanden besteht;

48. vor dem Hintergrund der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse das Thema „Maritime Industrie 4.0“ durch geeignete Maßnahmen voranzubringen und dabei insbesondere kleine und mittlere Unternehmen stärker bei der Anpassung an den digitalen Wandel zu unterstützen;

49. die Ausschreibung und Abwicklung öffentlicher Aufträge für Schiffe und Boote (Marineschiffe, zivile Schiffe der Bundes- und Landesverwaltungen, Forschungsschiffe) unter Berücksichtigung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes so zu gestalten, dass sie sich an den Standortbedingungen des industriellen Mittelstandes ausrichten, um große Angebotsvielfalt und nationale Vorsorgesicherheit zu erhalten. Der zivile öffentliche Auftraggeber soll eine Vorreiterrolle für schiffbauliche Innovationen übernehmen, um höchste Standards bei Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz zu setzen sowie der maritimen Branche die Möglichkeit für Referenzprojekte bieten. Hierfür ist ebenfalls eine vorausschauende, technologieorientierte Flottenplanung des öffentlichen Auftraggebers notwendig;

50. bei der öffentlichen Beschaffung von Schiffen und Booten verstärkt auf umweltfreundliche Antriebe zu setzen. Neben LNG-Antrieben sollen zukünftig auch alle weiteren Optionen geprüft werden. Insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrt könnten auch Elektroantriebe, z.B. auf Basis von Brennstoffzellen, in Betracht gezogen werden;

51. auf vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die Marineschiffbauindustrie im europäischen Raum hinzuwirken. Für den Export ist die Industrie zwingend auf Referenzschiffe für die deutsche Marine angewiesen. Durch langfristige Kooperationsprojekte mit seinen Bündnispartnern kann Deutschland sein Know-how im Marineschiffbau sichern, ausbauen und verstetigen. Weiterhin soll eine verlässliche Rüstungsexportpolitik durch zeitnahe und umfassende Ausfuhrkontrollentscheidungen, Gewährung von Exportkreditgarantien sowie Export-Flankierung sichergestellt werden;

52. durch faire wettbewerbsrechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen darauf hinzuwirken, dass Wertschöpfung in Deutschland sichergestellt wird;

53. für die Finanzierung von Schiffsexporten weiterhin Hermesdeckungen vollumfänglich zur Verfügung zu stellen. Die Exportquote der deutschen Werften im zivilen Schiffbau liegt über 95%. Dieses Exportvolumen wird weitgehend durch Hermesdeckungen des Bundes abgesichert. Diese Praxis gilt es fortzuführen. Zudem sollen Zinsausgleichsprogramme auf Basis des CIRR in den Ländern, mit denen die deutsche Werftindustrie im Wettbewerb steht, beobachtet werden, um auch hier ein Level-Playing-Field zu gewährleisten. Zur Unterstützung inländischer Schiffbauprojekte kommen die Bürgschafts- und Garantieprogramme der Bundesländer infrage;

54. sich für anspruchsvolle, praxisgerechte und weltweit einheitliche Sicherheits- und Umweltstandards in der Seeverkehrswirtschaft einzusetzen;

55. sich weiterhin für Regionalvorschriften (z.B. die bestehende EU-Fahrgastschiffsrichtlinie bzw. der geplante Small Craft Code) einzusetzen, um internationale Anforderungen für die Hochseeschifffahrt an die geschützten Fahrtgebiete der europäischen Küstenschifffahrt anzupassen;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

56. die deutschen Unternehmen der maritimen Industrie als weltweit anerkannte Anbieter und Dienstleister weiterhin im Rahmen des Auslandsmesseprogramms und des Markterschließungsprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie in ihrem Zugang zu Auslandsmärkten unterstützen;

Klima und Umweltschutz in der Seeschifffahrt

57. sich intensiv für die weltweite einheitliche Ausweisung weiterer Emissions-Überwachungsgebiete (ECA) einzusetzen, um einen möglichst einheitlichen und effektiven Umweltschutz zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden;

58. sich weiterhin für die Entwicklung und Umsetzung von international einheitlichen Sicherheits- und Umweltstandards einzusetzen;

59. sich für ambitionierte Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen und Schadstoffeinträgen der Seeschifffahrt einzusetzen;

60. sich für einen umweltverträglichen, nachhaltigen und auch entwicklungspolitisch gerechten Tiefseebergbau mit klaren Rahmenbedingungen einzusetzen. Gleichzeitig ist das strategische Ziel der Rohstoffsicherung weiter zu verfolgen;

61. ein klares Signal gegen Menschenrechtsausbeutung in der Fischereiindustrie und gegen illegale, nicht gemeldete und nicht regulierte Fischerei (IUU) zu senden sowie die Ratifizierung der Work in Fishing Convention (ILO C188) vorzubereiten. Zusätzlich sollte die Bundesregierung bei weiteren Verhandlungen zum Freihandelsabkommen zwischen der EU und den ASEAN Staaten auf die strikte Einhaltung starker und klar definierter sozialer und ökologischer Standards beim Handel mit Fisch und Fischereiprodukten achten, insbesondere hinsichtlich der Menschenrechtslage in der thailändischen Fischereiindustrie;

62. zur Erhöhung der Transparenz und Rückverfolgbarkeit beim Handel mit Fischereiprodukten nur jene Importe zuzulassen, bei denen im Fangzertifikat sämtliche Fang- und Transportschiffe eine IMO-Nummer tragen;

63. die effektive Identifizierung eigener Staatsangehöriger sicherzustellen, die in die IUU-Fischerei verwickelt sind, sowie die Anwendung abschreckender Sanktionen für diese Aktivitäten vorzusehen;

64. sich bei der Reform zur Verordnung über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten (COM 2015/636) weiter dafür einzusetzen, den Zugang zu Gewässern außerhalb der EU nur solchen EU-Fangschiffen zu gewähren, die nachweislich nicht mit IUU-Fischerei in Verbindung gebracht wurden;

65. einen Maßnahmenkatalog mit konkreten Zielvorgaben zur deutlichen Reduzierung der Einträge von Plastikmüll und Mikroplastik in die Weltmeere bis zum Jahr 2030 auf Basis der Empfehlungen des „Runden Tischs Meeresmüll“ zu erarbeiten. Dazu gehören verbindliche Regelungen im Hinblick auf Bergung und Recycling von Geisternetzen sowie im Hinblick auf das Kennzeichnen von Fischereigerät mit dem Ziel der Rückverfolgbarkeit;

66. den Maßnahmenkatalog des G7-Aktionsplans zur Bekämpfung von Meeresmüll und den Aktionsplänen für Nord- und Ostsee (OSPAR, HELCOM) zügig umzusetzen und in internationalen Gremien zu vertreten. Weiterhin sollten möglichst auch im G20-Kreis Maßnahmen gegen den Meeresmüll ver-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

einbart werden. Außerdem ist die Vereinbarung einer internationalen Konvention zu verfolgen, nach der im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft die Materialströme im Rahmen nationaler Gesetzgebungen gesteuert werden, um unkontrolliertes Einbringen von Plastik in die Umwelt zu vermeiden;

67. die Einrichtung eines „Nationales Kompetenzzentrum zur Verminderung von Plastikmüll in Gewässern“ zu prüfen. Zielsetzung ist die einheitliche Erfassung und Auswertung von Gewässerdaten, die Entwicklung standardisierter Untersuchungsmethoden für Routinemessungen und die Ableitung von Maßnahmen zur Vermeidung von Plastikeinbringung sowie intelligenter Entsorgungskonzepte. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern wird so die synchrone, zeitnahe Ermittlung von Quellen, Eintragspfaden, Akkumulationsgebieten und Senken in deutschen Gewässern möglich;

Offshore-Windindustrie

68. alternative Maßnahmen unterhalb des Netzausbaus zu prüfen, um die Kosten des Netzengpassmanagements zu begrenzen. Zum Beispiel durch bessere IT, durch Temperatur-Monitoring oder durch Neubeseilung mit leistungsfähigeren Kabeln;

69. gemeinsam mit den Netzbetreibern, der Bundesnetzagentur und der Offshore-Branche Maßnahmen zu erarbeiten, die eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Leistungskapazität ermöglicht;

70. weiterhin gemeinsam mit den Ländern daran zu arbeiten, den Netzausbau zu beschleunigen;

71. sich für die weitere Technologieentwicklung effektiver Schutzmaßnahmen einzusetzen, die einen naturverträglichen Ausbau der Offshore-Windenergie ermöglichen;

72. den Dialog zwischen Offshore- und maritimer Industrie weiter zu fördern;

Maritime Sicherheit

73. durch geeignete Maßnahmen den Aspekt der maritimen Sicherheit verstärkt zu berücksichtigen. Der Schutz maritimer Infrastrukturen (Küsten, Hafenanlagen, Offshore-Windenergieanlagen, Schifffahrtswege) hat strategische Bedeutung für Deutschland. Investitionen in die Entwicklung von innovativen Technologien und Diensten im Bereich autonomer Beobachtung von maritimen Infrastrukturen sowie der Überwachung großer Seegebiete, integrierter Verkehrsdienste von See und Land (e-Navigation), maritimer Sicherheitsdienste sowie einer effizienteren Gestaltung der Logistikkette sind durch geeignete Maßnahmen zu stärken;

74. das Förderprogramm „Maritime Sicherheit/Echtzeitdienste“, mit dem Unternehmen im Verbund mit Wissenschaft und Forschung in der Technologieentwicklung unterstützt werden, bedarfsgerecht fortzuführen;

75. die besonderen Kompetenzen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Bereich Echtzeitdienste zu nutzen und das DLR-Institut zum Schutz maritimer Infrastrukturen am Standort Bremerhaven als wichtigen Kooperationspartner für die maritime Industrie aufzubauen;

76. die Deutsche Marine vor dem Hintergrund stetig wachsender Aufgaben, zügig und kontinuierlich mit dem dafür nötigen Material und Personal auszustatten;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

77. die maritime Sicherheitspartnerschaft von maritimer Wirtschaft und den nationalen maritimen Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern auszubauen;

78. darauf hinzuwirken, die Sicherheit auf Schiffen weiter zu verbessern.

Berlin, den 28. März 2017

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.